@iztm

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

3(97)
marzec
2016



KARTA WARSZAWIAKA
JAK JĄ WYROBIĆ?
JAK PRZEDŁUŻYĆ JEJ WAŻNOŚĆ?

Drodzy Czytelnicy

Hologramy, naklejane na karty, które poświadczają uprawnienia do korzystania z Karty Warszawiaka lub Młodego Warszawiaka będą ważne do 30 września br. Po tym terminie zostaną zastąpione e-hologramem, czyli elektronicznym zapisem na karcie. **Tematem numeru** marcowego iZTM jest **Karta Warszawiaka – zasady przedłużenia jej ważności**, czyli wgrania e-hologramu na nośnik biletów, a także **zbiór wskazówek dla osób, które dotychczas nie korzystały z Karty Warszawiaka, ale chciałyby ją wyrobić**.

Aby potwierdzić uprawnienia do Karty Warszawiaka, na tym etapie zalecamy wizytę w POP-ie lub WOM-ie. Większość z nas właśnie się rozliczyła lub będzie to robiła za chwilę, mamy „na świeżo" dokumenty, jeszcze ich nie odłożyliśmy na półkę, ani nie zapodzialiśmy. Jest to najlepszy moment na dopełnienie formalności, w punktach nie ma kolejek, a wgrywając teraz e-hologram i okazując dokumenty będziemy pewni, że nie zostaniemy wezwani w tym celu do POP-u w ciągu najbliższych miesięcy – zachęca dyrektor pionu handlowego ZTM Grzegorz Dziemieszczyk.

Pierwszy niskopodłogowy tramwaj, w którym niska podłoga stanowiła tylko 24 proc. jego długości **pojawił się w Warszawie w 1996 roku**. W kolejnych latach nie udawało się znacząco rozbudować tramwajowego parku taborowego o nowoczesny tabor. Przełomem okazał się rok 2008, kiedy to ogłoszono przetarg na dostawę niskopodłogowych tramwajów w rekordowej, jak na polskie, a nawet europejskie warunki liczbie 186 sztuk. Obecnie odsetek tramwajów niskopodłogowych w mieście wynosi 54,4 proc. Na łamach rubryki „**Z kart historii komunikacji**" przybliżamy **historię poszukiwań nowoczesnego tramwaju dla Warszawy**.

Na koniec zabieramy Państwa do **Porto**, gdzie od 2002 roku funkcjonuje **sieć metra łącząca zalety kolejki podziemnej i szybkiego tramwaju**. W centrum miasta, charakteryzującym się gęstą zabudową, pociągi kursują w tunelu, ale na obrzeżach i w okolicznych miejscowościach wyjeżdżają na powierzchnię. Obecna długość linii metra w aglomeracji Porto wynosi 67 km, a o jego sukcesie i rosnącej popularności zadecydował bezwzględny priorytet dla tramwajów w ruchu drogowym.

Zachęcamy do lektury

iZTM
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE

ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa

Redaktorka prowadząca: Magdalena Potocka

Skład: Maciej Beister

Nakład: 9724

Prenumerata: ztm.waw.pl (zakładka newsletter)

Znajdziesz nas na:

www.ztm.waw.pl

www.facebook.com/ztm.warszawa

www.twitter.com/ztm_warszawa

www.instagram.com/ztm_warszawa

Napisz do nas: newsletter@ztm.waw.pl

Rozstrzygnięty konkurs na kolejne stacje II linii metra

Wiemy już, jak będą wyglądały nowe stacje II linii metra. Firma ILF Consulting Engineers Polska oraz konsorcjum Biura Projektów „Metroprojekt" i AMC Andrzej M. Chołdzyński zwyciężyły w konkursie na koncepcję architektoniczną trzech stacji na Targówku i dwóch w stronę Bemowa. Członkowie sądu konkursowego docenili przede wszystkim funkcjonalność i wpisanie obiektów w dotychczasową infrastrukturę.

Niebawem rozpocznie się budowa dwóch nowych odcinków II linii metra w stronę Bemowa i Targówka (3+3). Wykonawcy będą mieli na budowę 38 miesięcy od momentu podpisania umowy. Druga linia będzie jeszcze dłuższa – wiemy już, jak będą wyglądały kolejne odcinki podziemnej kolejki – trzy ostatnie stacje na północy II linii i dwie na odcinku zachodnim, których budowa ma się zakończyć do 2022 roku.

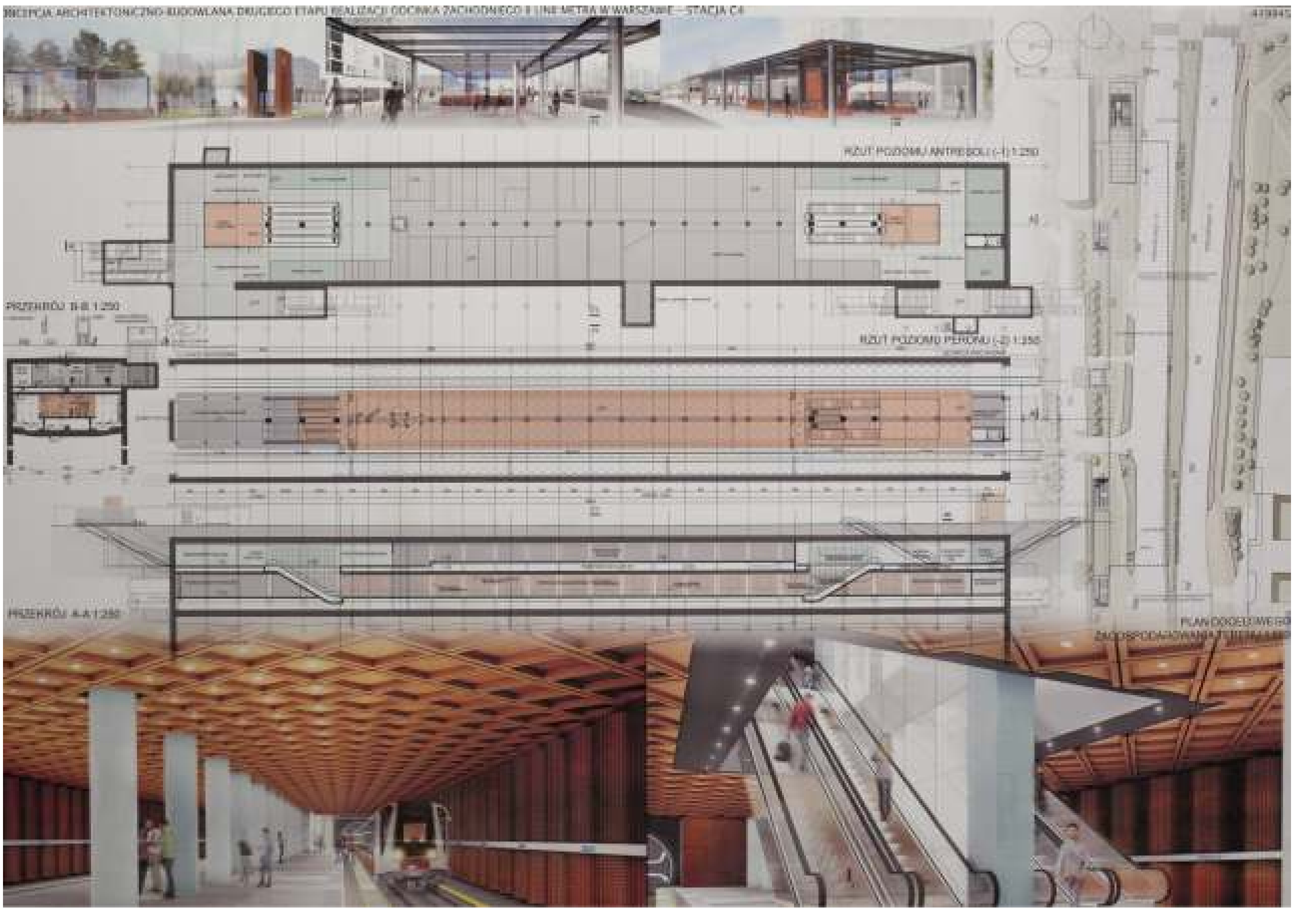
Konkurs na koncepcję

Na początku 2015 roku Metro Warszawskie ogłosiło konkurs na koncepcję architektoniczną dwóch kolejnych odcinków II linii metra – trzech stacji na północ (roboczo nazywanych Zacisze, Kondratowicza i Bródno) oraz dwóch na zachód (roboczo nazywanych Wola Park i Powstańców Śląskich), czyli 3+2. Prace konkursowe złożyło sześć firm, z których sąd konkursowy wybrał po jednej dla każdego z odcinków: konsorcjum Biura Projektów „Metroprojekt" z AMC Andrzej M. Chołdzyński dla części wolsko-bemowskiej i ILF Consulting Engineers Polska dla odcinka na Targówku. Pracownie otrzymają nagrody w wysokości po 50 tys. zł i zaproszenia do negocjacji z wolnej ręki na realizację projektów stacji i tuneli szlakowych.

Nadesłane prace były analizowane pod wieloma kryteriami, brane pod uwagę były m.in.: rozwiązania architektoniczne, walory eksploatacyjne, powiązanie z innymi środkami komunikacji, koszty wykonania, oddziaływanie na środowisko. Wybrane projekty osiągnęły najwięcej punktów w poszczególnych kategoriach. Nie przyznano wyróżnień.

Ciągłość inwestycji

Budowa kolejnych dwóch stacji na Woli i Bemowie oraz trzech stacji na Bródnie ma się rozpocząć bezpośrednio po zakończeniu rozbudowy 3+3, czyli trzech stacji na Woli i trzech na Targówku. Dla odcinka wschodniego będzie to oznaczało zakończenie II linii, natomiast na Bemowie



w planach są jeszcze dwie stacje oraz nowa stacja techniczno-postojowa zlokalizowana w Morach. Obecnie trwa procedura wydawania decyzji lokalizacyjnej i decyzji środowiskowej dla odcinków 3+2. Mają być wybudowane w 2022 roku. Kolejne odcinki II linii dotrą do mieszkaniowych rejonów Warszawy i znacznie ułatwią dojazd do centrum i do innych środków komunikacji miejskiej.

Pociągi na II linii metra rozpoczęły kursowanie 8 marca 2015 roku. Dziennie jeździ nimi ok. 120 tys. osób. Odcinek od stacji Rondo Daszyńskiego do stacji Dworzec Wileński (6,1 km) pociąg pokonuje w 11 minut. Wkrótce rozpocznie się budowa odcinków II linii na zachód i na północny-wschód.

W kierunku zachodnim (z Ronda Daszyńskiego) wybudowane zostanie ok. 3,4 km podziemnej kolei. Planowane stacje to: „Wolska” (C08) umiejscowiona pod ulicą Płocką w rejonie skrzyżowania z ulicą Wolską; „Moczydło” (C07) planowana pod ulicą Górczewską po wschodniej stronie wiaduktu kolejowego w rejonie ulic Sokołowskiej i Syreny oraz „Księcia Janusza” (C06) pod ulicą Górczewską w rejonie skrzyżowania z ulicą Księcia Janusza. Będą tu także tory odstawcze i komora do zawracania. Najkorzystniejszą ofertę w przetargu złożyła turecka firma Gülermak Ağir Sanayi İnşaat ve Taahhüt A.Ş. (1.147.999.590,00 zł brutto).

W kierunku północno-wschodnim (z Dworca Wileńskiego) powstanie ok. 3,12 km trasy. Planowane stacje to: „Szwedzka” (C16) pod ulicą Strzelecką po wschodniej stronie ulicy Stalowej; „Targówek” (C17) w okolicy skrzyżowania ulicy Pratulińskiej z ulicą S. Ossowskiego oraz „Trocka” (C18) w rejonie skrzyżowania ulicy Pratulińskiej z Trocką. Również tutaj za ostatnią stacją znajdą się tory odstawcze i komora do zawracania. Najkorzystniejszą ofertę w przetargu złożyła firma Astaldi S.p.A. z Włoch (1.066.741.483,79 zł brutto).

Umowa na 100 autobusów podpisana

16 lutego br. dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego Wiesław Witek i prezes Mobilis Sp. z o.o. Dariusz Załuska podpisali umowę na obsługę komunikacyjną. Na warszawskie ulice wyjedzie 100 nowych autobusów – 50 krótkich i 50 przegubowych. W przetargu po raz pierwszy zostały zastosowane nowe kryteria wyboru najkorzystniejszej oferty. Wymagane były m.in.: posiadanie odpowiedniego zaplecza technicznego oraz znajomość języka polskiego i topografii Warszawy przez zatrudnionych kierowców.

W przetargu wybrana została firma Mobilis Sp. z o.o. Przewoźnik zaproponował stawkę za wozokilometr 6,77 zł brutto dla autobusów 9-metrowych i 8,29 zł brutto w przypadku pojazdów 18-metrowych. Jest to największy podpisany dotychczas przez ZTM kontrakt z operatorem prywatnym. Maksymalna wartość obu umów, na obsługę 9- i 18-metrowymi pojazdami, za siedem i pół roku świadczenia usług, będzie wynosić ponad 572 mln zł.

Zamawiane przez ZTM usługi będą świadczone na najwyższym poziomie i zapewnią wysoki standard podróży. Wszystkie autobusy będą fabrycznie nowe. Będą wyposażone w klimatyzację, monitoring, biletomaty, system głosowego zapowiadania przystanków, ekrany LCD z informacją pasażerską, tapicerkę o warszawskim wzorze (z architektonicznymi symbolami miasta), łączność alarmową oraz – to nowość – najnowocześniejsze systemy lokalizacyjne, które będą miały duże znaczenie w sprawnym zarządzaniu flotą.

Nowością jest wymóg posiadania przez operatora odpowiedniego zaplecza technicznego, czyli zajezdni, w której autobusy będą sprzątane i myte oraz będą przechodzić niezbędne przeglądy i naprawy. ZTM będzie prowadził stały nadzór nad stanem taboru, czyli nad jego zdolnością do wykonywania umowy.

Nowością jest również postawienie wysokich wymagań kierowcom. Wszyscy muszą znać język polski przynajmniej na poziomie średniozaawansowanym (poziom B1). Muszą również dobrze znać układ komunikacyjny oraz topografię Warszawy i okolic, a także przepisy porządkowe i taryfowe. W trakcie świadczenia usług będą obowiązkowo ubrani w jednolite stroje w kolorze błękitnym i granatowym.

Po raz pierwszy przy ogłaszaniu tego typu przetargu ZTM usankcjonował sprawy społeczne. Przewoźnik został zobowiązany do zatrudniania pracowników – w czasie obowiązywania umowy z ZTM – na podstawie umowy o pracę na pełen etat. ZTM będzie kontrolował, jak wywiązują się z tego obowiązku. Dopuszczalne jest zatrudnienie, w celu uzupełnienia kadry, pracowników na niepełne etaty, jednak z zachowaniem wymaganej liczby przynajmniej po 120 pracowników dla każdej z umów, pracujących w pełnym wymiarze godzin.

Po raz pierwszy też przewidziane zostały nagrody. Zarząd Transportu Miejskiego będzie premiował ponadprzeciętną punktualność, niezawodność oraz brak innych uchybień. Operator świadczący swoje usługi bez zarzutu będzie nagradzany w stawce za wozokilometr. Takie rozwiązanie z powodzeniem funkcjonuje np. w Sztokholmie.

Zgodnie z warunkami umowy nowe autobusy pojawią się na warszawskich ulicach na początku sierpnia bieżącego roku.

Kilkaset barier mniej

Ponad milion złotych zostanie wydanych w tym roku na likwidację barier architektonicznych. Pieniędzy wystarczy na zmiany w ponad dwustu miejscach utrudniających poruszanie się po mieście.

To trzecia edycja projektu likwidacji barier architektonicznych realizowana we współpracy miasta i twórców Warszawskiej Mapy Barier (www.mapabarier.siskom.waw.pl). Rokrocznie Rada Warszawy przeznacza na ten cel 1 mln zł. W 2014 roku za 1 mln zł usunięte zostały bariery w 209 miejscach Warszawy; w 2015 roku za 1,4 mln zł zlikwidowano 211 barier.

Chodniki dostępniejsze

Doskonałym przykładem walki z barierami architektonicznymi jest remont chodnika na ulicy J. Dwernickiego od ulicy Wiatracznej do ulicy Z. Mycielskiego wykonany przez Zarząd Dróg Miejskich. Oprócz obniżenia krawężników i montażu żółtych płyt (pasy ostrzegawcze), które informują o zbliżaniu się do krawędzi chodnika, ułożono nową nawierzchnię, a wzdłuż ulicy zastosowane zostały też białe pasy prowadzące z płyt o nawierzchni ryflowanej. Na przystankach autobusowych zastosowano krawężniki peronowe (zaokrąglone u podstawy) typu Kassel, ułatwiające autobusom podjazd do krawędzi peronu. W ten sposób ulica stała się przyjaźniejsza nie tylko dla osób niepełnosprawnych, z dysfunkcją ruchową, rodziców z wózkami, ale także dla seniorów i wszystkich osób, którym zbyt wysokie krawężniki czy zły stan chodnika sprawiają wiele trudności. Natomiast spacerujący po Krakowskim Przedmieściu i okolicach z pewnością zauważyli poprawiony krawężnik na przejściu dla pieszych z ulicy gen. M. Tokarzewskiego-Karaszewicza na pl. marsz. Piłsudskiego. Ten zbyt wysoki krawężnik w miejscu, którym przechodzi wielu spacerowiczów, turystów i uczestników uroczystości państwowych na pl. masz. J. Piłsudskiego wyraźnie nie pasował już do okolicy i przysparzał nie mało kłopotów osobom





niepełnosprawnym, starszym i rodzicom z wózkami dziecięcymi. Działały także dzielnice. Mokotów usunął bariery zlokalizowane w rejonie ulic Niedźwiedziej i Podbipięty oraz z ulicy Spartańskiej, a Ochota poprawiła krawężniki na przejściach dla pieszych na ulicy Włodarzewskiej. Praga Południe usunęła kilkadziesiąt barier z własnego budżetu.

Plany na 2016 rok

W lutym br. zarządcy dróg przekazali do Biura Koordynacji Inwestycji i Remontów w Pasie Drogowym Urzędu m.st. Warszawy propozycje barier do likwidacji w 2016 roku. W tym roku ZDM deklaruje zmiany w 214 miejscach. Usunie szereg barier z całych ciągów ulicznych, np. na Białołęce z ulicy Marywilskiej, na Bielanach z ulicy Marymonckiej, a na Pradze z ulic Namysłowskiej i Wileńskiej oraz okolic pl. gen. J. Hallera. Tak jak w poprzednim roku w projekt zaangażowały się też dzielnice, które nadesłały 187 propozycji barier do usunięcia.

Zaplanowane są także dużo większe przedsięwzięcia, finansowane z pieniędzy spoza puli wspomnianego miliona zł. W Wieloletniej Prognozie Finansowej – wśród pakietu inwestycyjnego planowana jest budowa urządzeń dźwigowych na wiadukt mostu J. Poniatowskiego (lata 2017-18), wind przy przejściu podziemnym zlokalizowanym pod ulicami Wolską/Kasprzaka w rejonie skrzyżowania z ulicą Redutową (lata 2018-19), kładki pieszo-rowerowej łączącej park Kępa Potocka z terenami Pasa Nadwiślańskiego (lata 2018-19). Jest także budowa pochylni przy kładce nad ulicą Czerniakowską przy Chełmskiej (lata 2017-18), ale tutaj ZDM rozważa możliwość wytyczenia naziemnego przejścia dla pieszych. Przy przejściu podziemnym pod Alejami Jerozolimskimi przy Dworcu Zachodnim powstanie rampa, a przy kładce dla pieszych przy ulicy Motorowej pochylnia.

Duże zmiany wokół

Od wielu lat miasto sukcesywnie modernizuje infrastrukturę, aby była przyjaźniejsza dla osób niepełnosprawnych, mających problemy z poruszaniem się, rodziców z wózkami. Wszystkie nowe inwestycje są projektowane tak, aby nie



stwarzały barier. Obniżone krawężniki, płytki sygnalizujące zbliżanie się do krawędzi chodnika itp. są standardem. Zarząd Dróg Miejskich podczas remontów i prac utrzymaniowych na ulicach i chodnikach obniża krawężniki przy przejściach dla pieszych, układa wygodniejsze dla wózków betonowe płyty, a przy kładkach, wiaduktach i przejściach podziemnych montowane są dźwigi. Także wszystkie nowo powstające obiekty użyteczności publicznej są przystosowane do korzystania z nich przez osoby, które mają problemy z poruszaniem się.

Bardzo ważnym elementem tego procesu jest zwiększanie dostępności komunikacji publicznej. **Tramwaje Warszawskie kupują tylko pojazdy niskopodłogowe** i kompleksowo **modernizują tory i platformy przystankowe** – Trasa W-Z, al. Zieleniecka, Targowa, Powstańców Śląskich, Światowida to tylko niektóre przykłady tras tramwajowych, na których na przystankach są rampy wjazdowe i nawierzchnia z płytkami sygnalizującymi zbliżanie się do krawędzi. W zeszłym roku tramwajarze kompleksowo zmodernizowali trasę pomiędzy Dworcem Wileńskim a pętlą Żerań Wschodni – m.in. wyremontowali wszystkie platformy przystankowe a na ulicy 11 Listopada pasażerowie nie muszą już wsiadać do tramwajów z poziomu jezdni. Podobna modernizacja w przyszłym roku czeka ulicę Obozową. Obecnie **wszystkie autobusy kursujące po Warszawie mają niską podłogę**.

Fundacja TUS stworzyła wyszukiwarkę miejsc dostępnych dla osób z różnymi rodzajami niepełnosprawności – w tym osób niewidomych i niedowidzących, osób głuchych i niedosłyszących, osób niepełnosprawnych ruchowo, ale także osób starszych i opiekunów z dziećmi w wózkach. Aktualnie wyszukiwarka zawiera informacje o ponad 11,5 tys. miejsc z kilku miast: Gdańska, Poznania, Warszawy i Wrocławia – najwięcej audytowanych i oznaczonych piktogramami obiektów znajduje się w Warszawie – prawie 8 tys. Są to różnego rodzaju obiekty, m.in. hotele, restauracje, centra handlowe, kina, apteki, salony fryzjerskie, małe sklepy. Zebrane informacje są dostępne na stronie www.niepelnosprawnik.eu.

We współpracy z Fundacją Kultury bez Barier Urząd m.st. Warszawy dba, aby stołeczna oferta kulturalna była w coraz większym stopniu dostosowana do potrzeb niepełnosprawnych. W ramach podejmowanych działań kupowany jest sprzęt do audiodeskrypcji i pętle indukcyjne do kas, szkoleni są pracownicy obsługi widza, strony internetowe miejskich instytucji są dostosowywane do potrzeb osób niepełnosprawnych, a spektakle wzbogacane o funkcję audiodeskrypcji. Dwa warszawskie teatry w ostatnim roku zmodernizowały swoje wnętrza tak, aby były przyjaźniejsze dla niepełnosprawnych. W Teatrze Roma m.in. przebudowano wejście główne, toalety, kasy; w Teatrze Ochoty pojawił się podjazd dla wózków, winda. Także na ten rok zaplanowano modernizacje teatrów, m.in. windę w Kwadracie.

W tym roku powołany zostanie Pełnomocnik Prezydenta m.st. Warszawy ds. dostępności. Do jego głównych zadań będzie należeć scalanie różnych obszarów życia Warszawy w kierunku pełnej dostępności uwzględniając przede wszystkim potrzeby osób z niepełnosprawnościami, jak również inicjowanie nowych i koordynowania realizowanych działań na rzecz dostępności miasta.

Opracowywany jest praktyczny standard dotyczący **organizacji przystanków komunikacji miejskiej pod kątem ich dostosowania dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się**. Standard jest opracowywany wspólnie przez Zarząd Transportu Miejskiego, Zarząd Dróg Miejskich i Tramwaje Warszawskie. Będzie on zawierał m.in: przykładowe, typowe sposoby aranżacji przystanków autobusowych i tramwajowych, przykłady rozwiązań w zakresie ciągów pieszych i skrzyżowań z ulicami, konkretne wymogi jakościowe i techniczne dotyczące takich elementów jak pola uwagi (płyty z „guzkami”) i linie prowadzące (płyty z „rowkami”).





E-hologram wgrasz w biletomacie

Papierowe hologramy, które poświadczają uprawnienia do korzystania z Karty Warszawiaka lub Karty Młodego Warszawiaka będą ważne do 30 września br. Po tym okresie zostaną zastąpione elektronicznym zapisem na karcie, czyli tzw. e-hologramem. Osoby posiadające karty z naklejonymi hologramami, które chcą również po tym terminie korzystać z przysługujących im ulg i zniżek, powinni mieszkać i rozliczyć podatek za 2015 rok w Warszawie i do końca września wgrać na swoje karty e-hologramy. Co ważne, żeby to zrobić nie będzie trzeba udawać się do Punktu Obsługi Pasażerów ZTM, ani do Wydziału Obsługi Mieszkańców w urzędzie dzielnicy.

Wprowadzone w grudniu 2013 roku Karta Warszawiaka i Karta Młodego Warszawiaka uprawniają do zakupu tańszych biletów długookresowych ZTM oraz do wielu ulg i zniżek w miejskich i komercyjnych instytucjach (pełna lista dostępna jest na stronie: karta.um.warszawa.pl). Z Karty Warszawiaka/Młodego Warszawiaka mogą korzystać osoby, które mieszkają w stolicy i rozliczają się w niej z podatku dochodowego od osób fizycznych. Poświadczeniem uprawniającym do ulg i zniżek jest papierowy hologram naklejony na spersonalizowaną Warszawską Kartę Miejską lub inny nośnik biletów długookresowych ZTM. Do połowy lutego br. zostało wydanych 510 597 hologramów (406 906 Karty Warszawiaka i 103 691 Karty Młodego Warszawiaka).

Zgodnie z obowiązującymi przepisami, papierowe hologramy będą ważne wyłącznie do 30 września br. Potem zostaną zastąpione przez tzw. e-hologramy, czyli elektroniczny zapis na karcie. Aby od października móc korzystać z uprawnienia do ulg i zniżek w ramach Karty Warszawiaka oraz mieć możliwość zakupu tańszych biletów długookresowych, należy do końca września wgrać na kartę e-hologram.

Jak można to zrobić? Najprościej, bez konieczności wizyty w POP-ie lub w WOM-ie, można to zrobić w... biletomacie. Taką funkcję mają prawie wszystkie biletomaty, w których można kodować bilety długookresowe (ponad 1270 urządzeń w autobusach MZA i ok. 600 automatów stacjonarnych). E-hologramu nie można wgrać jedynie w 36 automatach ZTM stojących na stacjach II linii metra (urządzenia są na gwarancji i nie ma możliwości zmiany oprogramowania w okresie gwarancyjnym).

Proces jest bardzo prosty. Po włożeniu karty do czytnika należy wybrać opcję wgrania e-hologramu. Potem trzeba

potwierdzić (naciskając przycisk „TAK”), że w dalszym ciągu posiadamy uprawnienie do korzystania ze zniżek. Kolejnym krokiem jest zapoznanie się z regulaminem i oświadczenie, że zgadzamy się na okazanie, na wezwanie ZTM, stosownych dokumentów poświadczających uprawnienia do Karty Warszawiaka. Potem pozostaje już tylko wyrazić zgodę na przetwarzanie danych osobowych. Po wgraniu e-hologramu można wyjąć kartę z czytnika.

Osoba posiadająca kartę, której nie ma na liście uprawnionych do zakodowania e-hologramu, zostanie poinformowana o konieczności zgłoszenia się do POP ZTM z wymaganymi dokumentami. Jeśli zaś nie mamy uprawnienia do zniżek lub z innego powodu naciśniemy „NIE”, wgrywanie e-hologramu zostanie przerwane.

E-hologram można wgrać również w POP-ie ZTM lub w jednym z dzielnicowych WOM-ów. Jeśli zdecydujemy się na wgranie e-hologramu w POP-ie lub WOM-ie powinniśmy okazać dowód tożsamości oraz jeden z dokumentów: pierwszą stronę PIT z prezentatą urzędu skarbowego, zaświadczenie z urzędu skarbowego, Urzędowe Poświadczenie Odbioru (UPO) wraz z pierwszą stroną PIT-u (zawierającą wygenerowany automatycznie numer dokumentu zgodny z identyfikatorem dokumentu UPO), gdy rozliczamy się przez Internet. Osoby, które jeszcze nie mają Karty Warszawiaka, a chciałyby ją uzyskać, również powinny zgłosić się do POP-u lub WOM-u z jednym z wyżej wymienionych dokumentów.

Wgrane w tym roku e-hologramy będą ważne do 30 września 2017 roku.

Należy jednak pamiętać, że e-hologramy będą ważne dopiero od początku października. Do tego czasu, czyli do końca września, poświadczeniem uprawnienia do ulg i zniżek w ramach Karty Warszawiaka/Młodego Warszawiaka będą hologramy papierowe. Dlatego osoby, które mają hologramy naklejone na kartę nie powinny ich z niej usuwać. Również z tego powodu warszawiacy, którzy hologramu jeszcze nie mają, a złożą wniosek przed końcem września, oprócz e-hologramu będą mieli na kartę naklejony również hologram papierowy.



Aby potwierdzić uprawnienia do Karty Warszawiaka, na tym etapie zalecamy wizytę w POP-ie lub WOM-ie. Większość z nas właśnie się rozliczyła lub będzie to robiła za chwilę, mamy „na świeżo" dokumenty, jeszcze ich nie odłożyliśmy na półkę, ani nie zapodzialiśmy. Jest to najlepszy moment na dopełnienie formalności, w punktach nie ma kolejek, a wgrywając teraz e-hologram i okazując dokumenty będziemy pewni, że nie zostaniemy wezwani w tym celu do POP-u w ciągu najbliższych miesięcy. Na najczęściej zadawane pytania o e-hologramy odpowiada **dyrektor pionu handlowego ZTM Grzegorz Dziemieszczyk**.



Raz w roku rozliczamy podatek, więc raz w roku potwierdzamy także uprawnienia do Karty Warszawiaka

Mieszkam i rozliczam podatek dochodowy w Warszawie. Od 2014 roku posiadam Kartę Warszawiaka uprawniającą m.in. do zniżek na bilety komunikacji miejskiej. Co muszę zrobić w ciągu najbliższych miesięcy, aby nadal z niej korzystać?

Pierwszy krok to rozliczenie do 30 kwietnia podatku dochodowego w stołecznym urzędzie skarbowym. Po dopełnieniu tej formalności trzeba do 30 września wgrać e-hologram na kartę będącą nośnikiem biletów. E-hologramy zastąpią dotychczasowe hologramy naklejane na kartach.

Można to zrobić na dwa sposoby. Pierwszy to wgranie e-hologramu w biletomacie, np. podczas zakupu biletu. Proces jest prosty i przebiega szybko – wystarczy włożyć kartę do czytnika, wybrać opcję „e-hologram" i postępować zgodnie z kolejnymi wskazówkami na ekranie.

Drugi sposób to odwiedzenie jednego z naszych Punktów Obsługi Pasażerów lub dzielnicowego Wydziału Obsługi Mieszkańców. Należy wypełnić wniosek, mieć przy sobie dokument tożsamości oraz jeden z dokumentów poświadczających rozliczenie podatku za ubiegły rok. Może to być pierwsza strona zeznania podatkowego z pieczęcią urzędu skarbowego lub zaświadczenie z urzędu. Jeżeli rozliczają się Państwo przez Internet wystarczy wziąć ze sobą wydrukowaną pierwszą stronę PIT, i co ważne – powinna ona zostać wydrukowana z numerem zgodnym z identyfikatorem Urzędowego Poświadczenia Odbioru (UPO) oraz wydrukowane UPO.

Na tym etapie zalecamy wizytę w POP-ie lub WOM-ie. Większość z nas właśnie się rozliczyła lub będzie to robiła za chwilę, mamy „na świeżo" dokumenty, jeszcze ich nie odłożyliśmy na półkę, ani nie zapodzialiśmy. Jest to najlepszy



Hologramy naklejone na kartach przestaną obowiązywać 30 września br. Aby nadal korzystać z ulg przysługujących w ramach Karty Warszawiaka trzeba wgrać na kartę e-hologram Hologramy naklejone na kartach przestaną obowiązywać 30 września br.

moment na dopełnienie formalności, w punktach nie ma kolejek, a wgrywając teraz e-hologram i okazując dokumenty będziemy pewni, że nie zostaniemy wezwani w tym celu do POP-u w ciągu najbliższych miesięcy. A może się tak stać, jeśli wgramy e-hologram w biletomacie.

Ja będę przedłużała ważność hologramu, ale mój sąsiad w tym roku po raz pierwszy będzie rozliczał podatek w Warszawie. Czy on też może skorzystać z uproszczonej procedury i wgrać e-hologram w biletomacie?

Sąsiada zapraszamy do POP-u lub WOM-u, a jeśli nie posiada Warszawskiej Karty Miejskiej – tylko do POP-u, ponieważ w pierwszej kolejności musimy wyrobić kartę.

Osoba, która dotychczas nie korzystała z Karty Warszawiaka powinna okazać dokumenty potwierdzające, że mieszka w Warszawie i rozliczyła tu podatek dochodowy za zeszły rok. Wystarczy więc wziąć ze sobą pierwszą stronę rozliczonego PIT z prezentatą urzędu skarbowego lub zaświadczenie z urzędu skarbowego, a w przypadku rozliczania się przez Internet – wydrukowaną pierwszą stronę PIT oraz Urzędowe Poświadczenie Odbioru. Przypomnę raz jeszcze, aby przy wydruku zadbać o to, aby na pierwszej stronie PIT znalazł się numer zgodny z UPO.

Należy także wypełnić odpowiedni wniosek – indywidualny, albo w przypadku wyrabiania Karty Warszawiaka lub Młodego Warszawiaka dla kilku członków rodziny – rodzinny. Wnioski można pobrać w POP-ie lub wydrukować z naszej strony internetowej. Trzeba jednak pamiętać, że wniosek rodzinny powinien być podpisany przez wszystkie osoby pełnoletnie oraz trzeba okazać do wglądu dokumenty potwierdzające stopień pokrewieństwa, np. akty urodzenia dzieci.

Z Karty Młodego Warszawiaka korzysta już ponad 100 tys. osób. Przypomnijmy, że przysługuje ona do skończenia przez użytkownika 21 lub 26 lat. Co należy zrobić po przekroczeniu tej granicy?

Osoby, które skończą 21 lat, ale kontynuują naukę na uczelni wyższej mogą nadal – do ukończenia 26. roku życia korzystać z Karty Młodego Warszawiaka. W innym przypadku, podobnie jak 26-latkowie powinni zgłosić się do POP-u z odpowiednimi dokumentami, żeby zmienić status Karty z Młodego Warszawiaka na Warszawiaka.

Jednym z wymaganych dokumentów jest ten poświadczający rozliczenie się z podatku w Warszawie. Często jest jednak tak, że osoba, która np. we wrześniu zdaje egzamin magisterski wcześniej nie pracowała, a tym samym nie rozliczyła podatku. W efekcie, gdy pojawi się w październiku w POP-ie nie będzie podstawy do wyrobienia Karty Warszawiaka. Dlatego zachęcamy wszystkie osoby, które w zeszłym roku nie pracowały, aby złożyły do 30 kwietnia w urzędzie skarbowym PIT o wartościach 0. Będzie on podstawą do późniejszego przyznania Karty Warszawiaka.

Po pierwszej informacji o wprowadzeniu e-hologramów pojawiło się sporo pytań ze strony osób korzystających z oferty. „Osoba, która uzyskała e- hologram może zostać zobowiązana przez ZTM do okazania dokumentów potwierdzających uprawnienia do zniżek” – ten zapis regulaminu e-hologramu wzbudził najwięcej wątpliwości. Wyjaśnijmy, jak będzie przebiegała procedura.

To naturalne, że będziemy wyrywkowo weryfikować, czy osoby, które wgrały e-hologram w biletomacie złożyły prawdziwe oświadczenie i posiadają uprawnienia do zniżek. Będziemy losowo wybierać numery kart, a następnie zapraszać dane osoby do POP-u, aby okazały dokumenty poświadcza-

E-hologram można wgrać w jednym z ponad 1,2 tys. biletomatów



jące, że rozliczyły podatek w Warszawie. Osoby posiadające „wylosowane" karty będą miały 60 dni od otrzymania pisemnego wezwania na zgłoszenie się do wybranego POP-u z odpowiednimi dokumentami do okazania. Zachęcamy więc, aby w przypadku wgrania e-hologramu w biletomacie zaktualizować swój adres w ZTM, jeżeli się zmienił.

Na forach i w komentarzach rzeczywiście pojawiły się głosy, że potencjalna weryfikacja uprawnień do zniżek jest „zmuszaniem do czegoś" albo „karą". Proszę Państwa, ten mechanizm funkcjonuje tak samo, jak w przypadku np. przedłużania legitymacji studenckiej. Dwa razy w roku trzeba się udać do dziekanatu, aby móc korzystać z przysługujących ulg i zniżek. Również urząd skarbowy zwraca się do nas w losowy sposób z wezwaniem do okazania stosownych dokumentów, w celu weryfikacji naszego zeznania podatkowego. Proszę nie traktować konieczności pojawienia się raz na kilka lat w POP-ie jako kary. To zwyczajna procedura, która pozwala nam m.in. chronić stołeczny budżet.

Z czym muszą liczyć się osoby, które zignorują wezwanie i nie okażą w POP-ie wymaganych dokumentów?

Przede wszystkim dana osoba nie będzie już miała możliwości wgrania kontraktu ze zniżką wynikającą z posiadania Karty Warszawiaka. Numer karty zostanie usunięty z systemu Karty Warszawiaka, a tym samym urządzenie sprzedające bilety nie zaproponuje biletu ze zniżką. Obecnie opracowujemy szczegółową procedurę dalszego postępowania w przypadkach, gdy osoba korzystająca z ulg nie przedstawi odpowiednich dokumentów.

Zaznaczam raz jeszcze, że naszym celem nie jest straszenie kogokolwiek. Zakładamy, że ludzie są odpowiedzialni i przedłużając ważność hologramu spełniali wszystkie warunki i nie chcą nikogo oszukać.

Pasażerowie pytają także, dlaczego w biletomacie wystarczy tylko oświadczenie, a do POP-u lub WOM-u trzeba przyjść z kompletem dokumentów?

Uruchomiliśmy opcję wgrywania e-hologramu w biletomatach, aby usprawnić proces, aby osoby, które spełniają warunki określone w uchwale, ale są bardzo zapracowane nie musiały przychodzić do punktu. Nie oznacza to jednak, że pozostawiliśmy system samemu sobie. Każda z osób, która skorzysta z biletomatu musi liczyć się z tym, że za jakiś czas będzie musiała udać się do POP-u z kompletem dokumentów. Nie będzie to jednak obligatoryjne za każdym razem, tylko raz na jakiś czas.

I ostatnie pytanie – dlaczego skoro rok albo dwa lata temu przyznano mi hologram, muszę ponownie przedstawiać dokumenty potwierdzające prawo do korzystania z Karty Warszawiaka?

Odpowiem pytaniem na pytanie – a jak często rozliczamy podatek dochodowy? Raz w roku. A my raz w roku weryfikujemy, czy dana osoba może nadal korzystać ze zniżek wynikających z płacenia podatków w Warszawie. W przypadku osób, które będą przedłużały ważność e-hologramu w biletomatach kontrole będą odbywały się raz na dwa-cztery lata. Myślę, że nie będzie to zbyt uciążliwe, tym bardziej że stale rozwijamy sieć POP-ów. Obecnie jest ich już 20, w tym w tak popularnych miejscach jak centrum handlowe Blue City oraz Dworzec Zachodni. POP-y są czynne długo, więc formalności można załatwić w drodze z pracy do domu. Wybrane punkty pracują także w weekendy. Na kwiecień planowane jest oddanie do użytku kolejnego punktu – na Dworcu Centralnym.

Na koniec chciałbym jeszcze raz podkreślić, że ufamy pasażerom i wydaje się nam, że jak ktoś już zdecydował się płacić podatki w Warszawie i wiąże przyszłość z tym miastem, to nadal będzie wspierał jej rozwój. Jednocześnie jesteśmy jednak zobowiązani do ochrony budżetu stolicy i dlatego kontrolujemy, czy osoby uprawnione do zniżek korzystają z nich zgodnie z obowiązującymi przepisami.

rozmawiała: Magdalena Potocka



Formalności związane z e-hologramem można także załatwić w jednym z 20 POP-ów lub w dzielnicowym WOM-ie

Jak przedłużyć ważność lub uzyskać Kartę Warszawiaka?

Karta Warszawiaka to oferta, dzięki której mogą Państwo kupować taniej bilety na komunikację miejską oraz korzystać ze zniżek w licznych instytucjach kulturalnych, oświatowych i rekreacyjnych. Wystarczy tylko mieszkać i rozliczać podatek dochodowy w Warszawie. Jeżeli już posiadają Państwo Kartę Warszawiaka, trzeba tylko do 30 września przedłużyć jej ważność. Jeśli jeszcze nie, zachęcamy do jej wyrobienia. Jak przedłużyć ważność Karty lub ją uzyskać? Przygotowaliśmy poradnik, w którym znajdą Państwo odpowiedzi na najważniejsze pytania.

Posiadam Kartę Warszawiaka

Dotychczasowy hologram naklejony na Warszawską Kartę Miejską (WKM) lub inny nośnik biletów zaakceptowany przez ZTM straci ważność 30 września br. Hologramy zostaną zastąpione e-hologramami.

W jaki sposób wgrać e-hologram na kartę?

W jednym z **biletomatów**:

- włóż kartę do czytnika
- wybierz z menu opcję „e-hologram"
- postępuj zgodnie z komunikatami wyświetlanymi na ekranie.

Uwaga! Po wgraniu e-hologramu prosimy nie usuwać z karty dotychczasowego naklejonego hologramu.

Osoby, które skorzystają z możliwości wgrania e-hologramu w biletomacie mogą zostać wezwane przez ZTM do okazania dokumentów poświadczających prawo do korzystania z Karty Warszawiaka.

W **Punktach Obsługi Pasażerów ZTM (POP)** lub dzielnicowych **Wydziałach Obsługi Mieszkańców (WOM)**.

Aby wgrać hologram w POP-ie lub WOM-ie należy mieć przy sobie:

- dokument potwierdzający tożsamość
- jeden z dokumentów potwierdzających rozliczenie podatku za zeszły rok w jednym ze stołecznych urzędów skarbowych: pierwszą stronę PIT za 2015 r. z pieczęcią urzędu skarbowego lub zaświadczenie z urzędu skarbowego potwierdzające złożenie zeznania o wysokości osiągniętego dochodu (poniesionej straty) w 2015 r., a w przypadku rozliczania się przez Internet – pierwszą stronę zeznania podatkowego wydrukowaną z numerem zgodnym z Urzędowym Potwierdzeniem Odbioru (UPO) oraz UPO.

Szczegółowe informacje o e-hologramach są dostępne na stronie ZTM

Nie posiadam Karty Warszawiaka

Aby korzystać z Karty Warszawiaka wystarczy mieszkać i rozliczać podatek dochodowy w Warszawie. Jeżeli chcą Państwo korzystać ze zniżek na komunikację miejską i usługi stołecznych instytucji kulturalnych, oświatowych i rekreacyjnych zachęcamy do wyrobienia Karty.

W jaki sposób wyrobić Kartę Warszawiaka?

Szczegółowe informacje na stronie 13

Czym jest Karta Warszawiaka? Komu przysługuje? Jak i gdzie ją wyrobić?

Karta Warszawiaka jest ofertą skierowaną do osób mieszkających i płacących podatki w Warszawie. Zapewnia zniżki na bilety komunikacji miejskiej oraz ofertę stołecznych instytucji kulturalnych, oświatowych i edukacyjnych.

Komu przysługuje Karta Warszawiaka?

Karta Warszawiaka przysługuje osobom, które mieszkają i rozliczają podatki w Warszawie. Dostępne są dwa rodzaje Karty – Warszawiaka i Młodego Warszawiaka. Niektóre osoby posiadające Kartę Warszawiaka mogą korzystać z dodatkowych zniżek na komunikację miejską – Ulgowego Biletu Warszawiaka. Specjalna oferta obowiązuje także dla dzieci z rodzin posiadających troje dzieci (roczny bilet imienny dla każdego z dzieci za 99 zł).

Dla kogo Karta Warszawiaka?

- dla wszystkich osób mieszkających i rozliczających podatek dochodowy w Warszawie.

Dla kogo Ulgowy Bilet Warszawiaka?

Dla osób z poniższych grup, pod warunkiem, że mieszkają i rozliczają podatek w Warszawie (bez względu na to, czy osiągają dochód):

- dla emerytów i rencistów do ukończenia 70 lat (z wyłączeniem osób korzystających z Biletu Seniora)
- dla osób niepełnosprawnych w stopniu umiarkowanym po ukończeniu 26 lat
- dla osób całkowicie niezdolnych do pracy po ukończeniu 26 lat
- dla uczestników studiów doktoranckich do ukończenia 35 lat
- dla kombatantów lub osób zajmujących się działalnością równorzędną z działalnością kombatancką oraz niektórych osób będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego
- dla studentów studiów licencjackich, inżynierskich lub magisterskich po skończeniu 26 lat
- dla słuchaczy kolegiów nauczycielskich i kolegiów pracowników służb społecznych
- dla poszkodowanych weteranów, którzy pobierają rentę inwalidzką z tytułu urazów lub chorób powstałych w związku z udziałem w działaniach poza granicami państwa.

Dla kogo Karta Młodego Warszawiaka?

- dla dzieci i młodzieży do 21. roku życia (do 30 września w roku kalendarzowym, w którym kończą 21 lat), mieszkających w Warszawie, i których oboje rodzice (opiekunowie) lub samotnie wychowujący je rodzic mieszkają i rozliczają podatek w Warszawie
- dla studentów do 26. roku życia, jeśli mieszkają i rozliczają podatek w Warszawie lub jeśli ich oboje rodzice (opiekunowie) lub samotnie wychowujący je rodzic mieszkają i rozliczają podatek w Warszawie
- dla osób pełnoletnich do 21. roku życia (do 30 września w roku kalendarzowym, w którym kończą 21 lat), które nie mają rodziców (opiekunów prawnych), mieszkają i rozliczają podatek w Warszawie.

Dla kogo Karta Warszawiaka Rodzina 3+?

- dla dzieci i młodzieży (z rodzin posiadających troje dzieci) do 21. roku życia (do 30 września w roku kalendarzowym, w którym kończą 21 lat), mieszkających w Warszawie, i których rodzice (opiekunowie prawni) lub samotnie wychowujący je rodzic mieszkają i rozliczają podatek w Warszawie.

Jakie dokumenty są potrzebne do wyrobienia Karty Warszawiaka?

- dokument potwierdzający tożsamość
- jeden z dokumentów potwierdzających rozliczenie podatku za zeszły rok w jednym ze stołecznych urzędów skarbowych: pierwsza stronę PIT za 2015 r. z pieczęcią urzędu skarbowego lub zaświadczenie z urzędu skarbowego potwierdzające złożenie zeznania o wysokości osiągniętego dochodu (poniesionej straty) w 2015 r., a w przypadku rozliczania się przez Internet – pierwsza strona zeznania podatkowego wydrukowana z numerem zgodnym z Urzędowym Potwierdzeniem Odbioru (UPO) oraz UPO
- właściwy wniosek (do pobranie na stronie ZTM, w POP-ie lub WOM-ie): indywidualny (dla jednej osoby), rodzinny (dla kilku osób z jednej rodziny, przy czym wniosek powinien być podpisany przez wszystkie pełnoletnie osoby), dla dzieci z rodziny posiadających troje dzieci (w tym przypadku konieczne jest dołączenie zdjęć dzieci, ponieważ dla każdego z nich wyrabiana jest nowa karta o specjalnym wzorze)
- zdjęcie w formie papierowej (w przypadku konieczności wyrobienia Warszawskiej Karty Miejskiej)
- odpisy skrócone aktów urodzenia dzieci lub inny dokument potwierdzający stopień pokrewieństwa (w przypadku wniosku rodzinnego lub dla dzieci z rodzin 3+).

Gdzie wyrobić Kartę Warszawiaka?

- w **Punkcie Obsługi Pasażerów ZTM** lub dzielnicowym Wydziale Obsługi Mieszkańców (jeśli posiadają już Państwo spersonalizowaną Warszawską Kartę Miejską lub inny nośnik biletów zaakceptowany przez ZTM)
- tylko w **Punkcie Obsługi Pasażerów ZTM** (jeśli nie posiadają Państwo jeszcze spersonalizowanej Warszawskiej Karty Miejskiej lub innego nośnika biletów zaakceptowanego przez ZTM lub jeśli chcą wyrobić Państwo karty dla dzieci z rodziny posiadającej troje dzieci).

Szczegółowe informacje o Karcie Warszawiaka są dostępne na stronie ZTM

Jak Warszawa poszukiwała tramwaju idealnego

Zmiana ustroju politycznego w Polsce w 1989 roku umożliwiła przedsiębiorstwom transportowym dostęp do zachodnich rynków i technologii produkcji taboru. Zdawano sobie sprawę, że konieczna jest pilna wymiana taboru, drastycznie odstającego od zachodnich standardów. Nie inaczej było w Warszawie. Kierownictwo Miejskich Zakładów Komunikacyjnych już na początku lat 90. XX wieku zaczęło poszukiwać możliwości unowocześnienia floty, a przede wszystkim wprowadzenia pojazdów niskopodłogowych, które w Europie zachodniej stawały się coraz popularniejsze. Prześledźmy historię poszukiwań nowoczesnego tramwaju dla Warszawy.

Na wszystkich torach „parówki"

W pierwszych latach po upadku komunizmu po stołecznych torowiskach kursowały przede wszystkim tramwaje typu 13N, zwane „parówkami". Trwały także dostawy nowych, lecz już nienowoczesnych „stopiątek". Tymczasem w krajach Europy zachodniej wprowadzano do ruchu pierwsze całkowicie niskopodłogowe tramwaje, zapewniające znacznie wyższy komfort podróży i obsługi pasażerów. Kierownictwo Miejskich Zakładów Komunikacyjnych w Warszawie zdawało sobie sprawę z potrzeby pilnej wymiany i modernizacji eksploatowanych wozów. W pierwszej kolejności zamierzano wycofać z ruchu najstarsze i najbardziej wyeksploatowane wozy 13N, w znacznej części wyprodukowane na początku lat 60. XX wieku.

W latach 90. XX wieku na stołecznych ulicach najpopularniejszym typem tramwaju był 13N



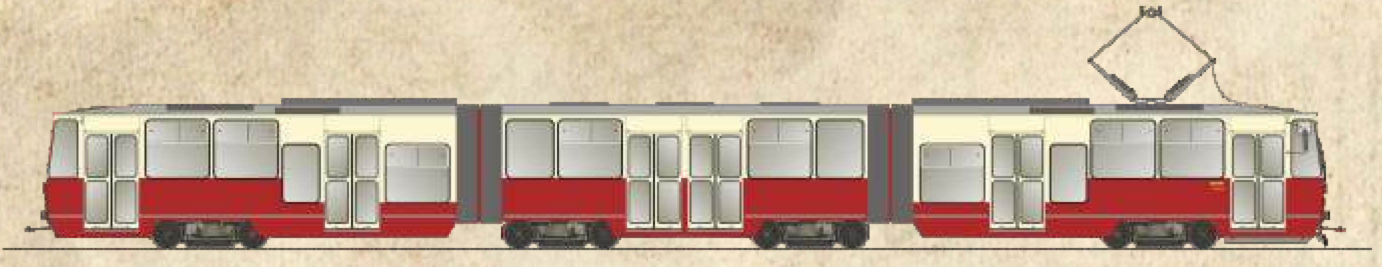
fot. Leszek Peczyński

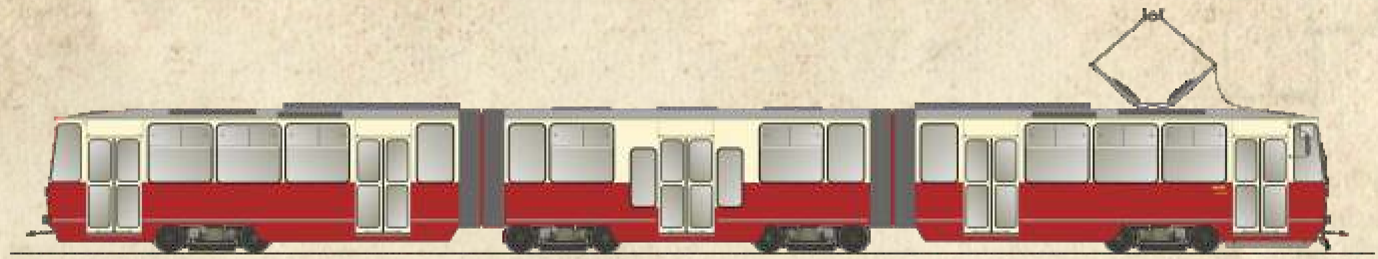
We wrześniu 1992 roku testowano w Warszawie tramwaj typu GT6N, sprowadzony z Bremy. Wyprodukowany w 1989 roku, był jednym z pierwszych na świecie całkowicie niskopodłogowych wagonów tramwajowych. Jego producent – konsorcjum firm AEG i MAN prezentował go w różnych miastach Europy, aby wypromować i przetestować pojazd w różnych warunkach eksploatacyjnych (w Polsce kursował też w Krakowie i Poznaniu). Wagon wywarł wielkie wrażenie na warszawiakach i wzbudził duże nadzieje na unowocześnienie taboru tramwajowego w mieście.

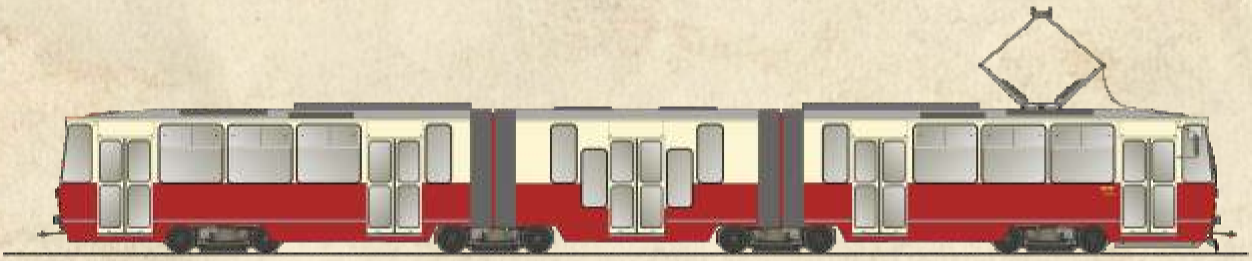
Niestety testy wykazały brak możliwości szybkiego wprowadzenia do regularnego ruchu tego typu wagonów. Torowiska i zaplecze techniczne nie były przygotowane do nowoczesnych tramwajów niskopodłogowych. Dodatkowo zbyt wysoki koszt zakupu przekreślał szanse na pozyskanie pojazdów. Postanowiono więc kontynuować współpracę z chorzowskim Konstalem i zamawiać kolejne, stopniowo unowocześniane wersje sprawdzonej „stopiątki", a zamiary wprowadzenia nowych technologii na stołeczne tory odłożono na kolejne lata.

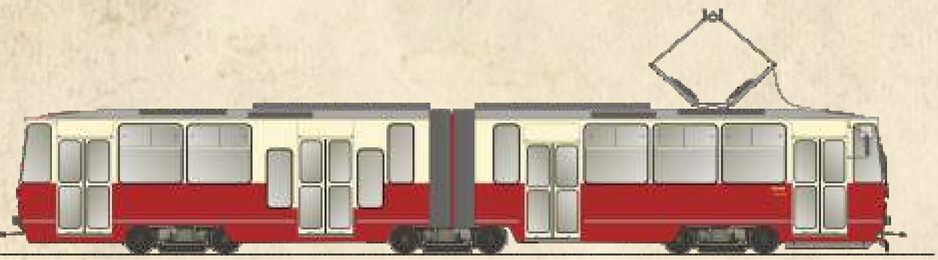
112N „kursował" głównie w zajezdni

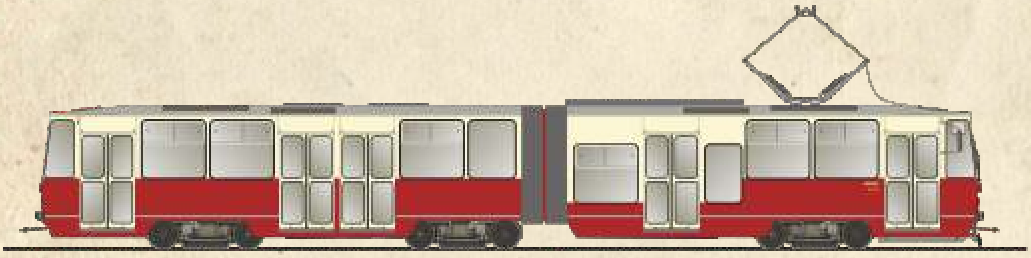
Pierwszy polski tramwaj z częścią niskopodłogową zbudowano w 1995 roku. Wagon, oznaczony symbolem 112N, dostarczono w 1996 roku do Warszawy, gdzie do dziś kursuje na liniach obsługiwanych przez zajezdnię Praga. Jest to dwuczłonowy wagon tramwajowy o dłu-

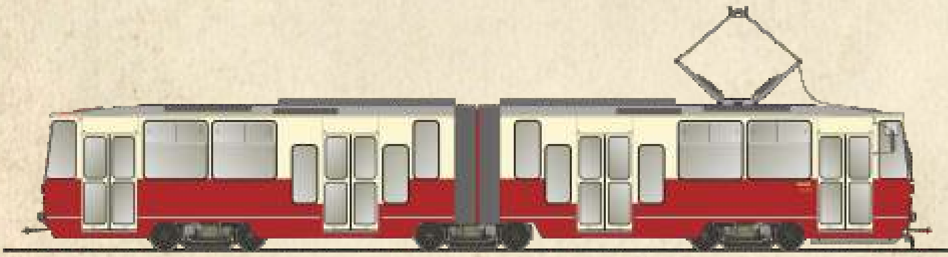


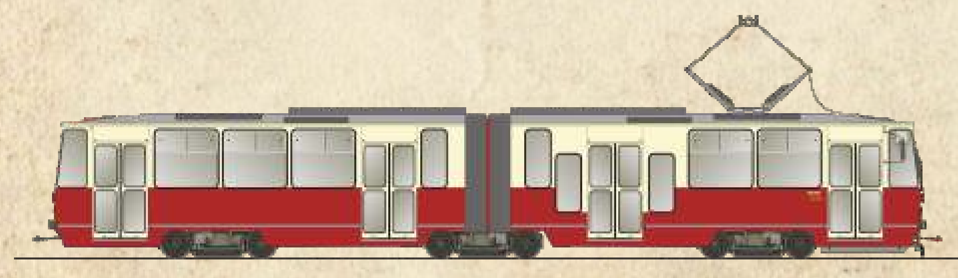












opracowanie: Maciej Beister na podstawie dokumentacji Konstal Chorzów

Koncepcje wagonów z częścią niskopodłogową bazujące na projekcie 105N. Chorzowski Konstal, w związku z brakiem możliwości szybkiego opracowania od podstaw własnej konstrukcji niskopodłogowej, zaproponował na początku lat 90. XX wieku przedsiębiorstwom komunikacyjnym sprzedaż innego tramwaju wieloczłonowego. Przedstawiono kilka wersji wagonu, różniących się liczbą członów i rozmiarem powierzchni o obniżonej podłodze. Firmy transportowe nie wykazały zainteresowania projektowanymi pojazdami, więc producent rozpoczął prace nad zupełnie nową konstrukcją



fot. Leszek Peczyński

Warszawski wagon 112N jest pierwszym polskim tramwajem niskopodłogowym. Po stołecznych torach kursuje już od 20 lat, najczęściej można nim podróżować na linii 27

gości prawie 20 metrów z częścią niskopodłogową w drugim członie, zajmującą około 24 proc. jego długości. Wagon posiada cztery pary szerokich drzwi. Mieszczą się w nim 204 osoby, z czego 24 na miejscach siedzących.

Nowy tramwaj wzbudził sensację na stołecznych ulicach, a dla wielu mieszkańców był zwiastunem rychłej wymiany przestarzałego taboru. Wagon, ze względu na liczne awarie, więcej czasu „spędzał" jednak w zajezdni niż w trasie, co skłoniło kierownictwo Tramwajów Warszawskich do odstąpienia od dalszych zakupów pojazdów tego typu. W jedynym posiadanym egzemplarzu przeprowadzono szereg modernizacji i ulepszeń układu rozruchowego, dzięki czemu sprawuje się on obecnie bez zarzutu, a najczęściej można go spotkać na linii 27.

Widok na część niskopodłogową w tramwaju 112N



fot. Leszek Peczyński

W 1998 roku Tramwaje Warszawskie zamówiły w Konstalu kolejne prototypowe wagony z częścią niskopodłogową. Tym razem oznaczono je symbolami 116N i 116Na. Była to wersja „rozwojowa" tramwaju 112N. Wagony zbudowano z trzech członów, ze znacznym udziałem niskiej podłogi (61 proc.). Ta konstrukcja również nie była wolna od wad, które trzeba było wyeliminować przed zamówieniem większej partii nowego taboru. W latach 1999-2000 sprowadzono w sumie 26 tramwajów tej generacji, oznaczonych symbolem 116Na/1. Wagony, w odróżnieniu od trzech prototypów, miały zmieniony wygląd ścian czołowych i tylnych oraz zmodyfikowany układ wnętrza.

fot. Leszek Peczyński



Wagon 116N pomalowano w nietypowy układ barw miejskich z dodatkiem koloru białego

Wagony typu 116N, 116Na i 116Na/1 były w tym czasie najliczniejszą grupą tramwajów niskopodłogowych w Polsce. W żadnym innym mieście nie kursowało wówczas więcej pojazdów przyjaznych osobom niepełnosprawnym niż w stolicy. W skali całej stołecznej sieci tramwajowej ich liczba była jednak niemal niezauważalna. Po mieście kursowały wciąż setki przestarzałych i wyeksploatowanych wozów 13N i 105Na, więc potrzeba wymiany taboru na większą skalę stawała się coraz pilniejsza.

Debiut PESY

Od 2000 roku Tramwaje Warszawskie kilkukrotnie ogłaszały przetargi na dostawę 60 niskopodłogowych wieloczłonowych tramwajów. Niestety za każdym razem postepowanie trzeba było unieważniać z powodu niewyłonienia wykonawcy. Kierownictwo przedsiębiorstwa, nie widząc szans na pozyskanie taboru nowego typu, podjęło decyzję o doraźnym zakupie 60 krótkich



fot. Leszek Peczyński

Tramwaje 116Na/1 (łącznie dostarczono 26 sztuk) różniły się od poprzednich wersji ścianą czołową i tylną oraz układem wnętrza

wagonów wysokopodłogowych, których konstrukcja miała niewiele różnić się od popularnych „stopiątek”. W wyniku rozstrzygniętego przetargu do Warszawy w 2007 roku trafiło 60 wagonów 123N, połączonych w składy dwuwagonowe, wyprodukowanych przez poznańską fabrykę Cegielskiego. Pojazdy, mimo że nowe i dobrze wyposażone, wciąż były jednak wysokopodłogowe i odbiegały standardem od innych konstrukcji dostępnych na rynku.



fot. Leszek Peczyński

15 PES 120N dotarło do Warszawy w 2007 roku

W 2005 roku ogłoszono kolejny przetarg – tym razem na dostawę 15 całkowicie niskopodłogowych wieloczłonowych tramwajów. Zamówienie powiązano z projektem modernizacji trasy tramwajowej wzdłuż Alej Jerozolimskich, dzięki czemu możliwe było zdobycie dofinansowania na ich zakup z Unii Europejskiej. Był to pierwszy przetarg wygrany przez bydgoskie zakłady kolejowe PESA. Do Warszawy trafiło 15 wagonów typu 120N „tramicus”. Są to pojazdy pięcioczłonowe o całkowicie płaskiej podłodze. Mają ponad 30 metrów długości, a na pokład mogą zabrać do 211 pasażerów (w tym 63 na miejscach siedzących).

15 nowych „niskopodłogowców”, nawet z 30 kupionymi wcześniej, wciąż stanowiło ledwie zauważalną mniejszość wśród taboru starszej generacji. Nadal poszukiwano sposobów pozyskania znacznie większej liczby nowych pojazdów. Taką możliwość zapewniło podpisanie przez Tramwaje Warszawskie umowy wieloletniej z Zarządem Transportu Miejskiego (będącego reprezentantem miasta) na usługi komunikacyjne na lata 2008-2027. Zagwarantowało to przedsiębiorstwu stały przychód z wykonywanej działalności przewozowej i otworzyło drogę do modernizacji taboru i infrastruktury. Rozpoczynająca się nowa perspektywa dofinansowania unijnego miała być także znacznie większa od poprzedniej, co miało być dodatkowym źródłem wsparcia przy realizacji dużych projektów inwestycyjnych.



fot. Leszek Peczyński

186 tramwajów PESA 120Na „Swing” trafiło do Warszawy w latach 2010-2013. Dostawy pozwoliły wycofać z ruchu ostatnie tramwaje 13N

W 2008 roku ogłoszono przetarg na dostawę niskopodłogowych tramwajów w rekordowej, jak na polskie, a nawet europejskie warunki liczbie 186 sztuk. Realizacja zamówienia miała doprowadzić do całkowitego wycofanie z ruchu tramwajów typu 13N, a także części najbardziej wysłużonych wozów 105Na. Rozstrzygnięcie postępowania zakończyło się pomyślnie dla bydgoskiej PESY, która zaoferowała swój najnowszy pojazd – tramwaj 120Na „Swing”. Od 2010 roku nowe wagony dostarczano sukcesywnie do warszawskich zajezdni. Ostatni, 186. „Swing” dotarł do stolicy na początku 2013 roku. W tym samym czasie, po 53 latach służby, uroczyście pożegnano ostatnie tramwaje 13N.



fot. Leszek Peczyński

Wnętrze tramwaju PESA 120Na „Swing"



fot. Leszek Peczyński

Krótkie Jazzy 134N są ostatnimi nowo zamówionymi tramwajami w Warszawie

„Swingi" znacznie poprawiły wizerunek warszawskich tramwajów i radykalnie odmłodziły flotę stołecznego przewoźnika. Niestety odsetek pojazdów niskopodłogowych wzrósł nieznacznie i stanowiły one zaledwie 30 proc. wszystkich tramwajów. W połowie 2012 roku ogłoszono więc kolejny przetarg, tym razem na dostawę 45 wozów (a później pięciu kolejnych). Tym razem miały to być pojazdy dwukierunkowe, przeznaczone do obsługi tras w trakcie remontów i czasowych zamknięć odcinków torów. Zamówienie ponownie przypadło producentowi z Bydgoszczy, który zaoferował tramwaj 128N Jazz DUO ze stylistyką ściany czołowej zaprojektowaną specjalnie dla Warszawy. Nowe wagony zaczęły pojawiać się w Warszawie od połowy 2014 roku. Ich dostawy zakończyły się w grudniu ubiegłego roku.

Ostatnim zamówieniem, którego realizacja właśnie się kończy, jest dostawa 30 krótkich trzyczłonowych jednokierunkowych tramwajów niskopodłogowych. Zamówiono je w listopadzie 2013 roku. Dostarczane obecnie tramwaje PESA Jazz to wagony 22-metrowe, mogące pomieścić 122 pasażerów (w tym 22 na miejscach siedzących). Pojazdy kierowane są do obsługi tras o mniejszym obciążeniu, gdzie nie jest wymagany tabor wielkopojemny. Najczęściej można je spotkać na liniach 6, 13, 14 i 28.

Obecnie Warszawa posiada najwięcej w Polsce nowych niskopodłogowych tramwajów. Codziennie na ulice miasta wyjeżdżają 282 pojazdy przyjazne osobom niepełnosprawnym oraz rodzicom z dzieckiem w wózku. Odsetek tramwajów niskopodłogowych w mieście wynosi obecnie 54,4 proc. i jest trzecim najwyższym w kraju (najwięcej tramwajów z niską podłogą posiadają Olsztyn i Gdańsk – odpowiednio 100 i 70 proc. floty).

W najbliższych latach liczba stołecznych „niskopodłogowców" będzie nadal wzrastać. Tramwaje Warszawskie planują zakup taboru związany z obsługą projektowanych tras do Wilanowa i na Gocław. To m.in. na tych liniach pojawi się wkrótce aż 120 nowych pojazdów. ■

tekst: Maciej Beister

*Za pomoc przy przygotowaniu artykułu serdecznie dziękujemy autorom **serwisu internetowego Tramwar** - tramwar.republika.pl*

Warszawskie Jazzy DUO posiadają ściany czołowe zaprojektowane specjalnie dla Warszawy. Do miasta trafiło 50 tego typu tramwajów. Warszawiacy nazywają je „bufetami" lub „kioskami"



fot. Leszek Peczyński

„Lekkie metro” w Porto



Porto – malowniczo położone u ujścia rzeki Duoro do Oceanu Atlantyckiego – drugie pod względem wielkości miasto Portugalii może poszczycić się jednym z dwóch systemów miejskiej komunikacji szynowej w kraju.

Ograniczenie ruchu kołowego

Słynące z produkcji wina Porto liczy 250 tys. mieszkańców. Jednocześnie miasto jest położone w zwartej aglomeracji, liczącej aż 1,7 mln mieszkańców. Gęstość zabudowy w centralnym obszarze aglomeracji jest duża, toteż drożność połączeń drogowych, mimo licznych autostrad, jest niewystarczająca. Gęsta zabudowa centralnych części miast uniemożliwia wytyczenie buspasów, a tym samym autobusy stoją w korkach razem z samochodami. Jedynie na wybranych ciągach wprowadzane są ograniczenia w ruchu dla pojazdów indywidualnych, co pozwala na częściową poprawę sytuacji.

Władze Porto, w porozumieniu z sąsiadującymi gminami, zdecydowały się na budowę kolei metropolitarnej w oparciu o zmodyfikowany szybki tramwaj. Po uzyskaniu znacznego dofinansowania z Unii Europejskiej przystąpiono do realizacji projektu obejmującego Porto oraz obszar sześciu gmin (Maia, Matosinhos, Povoa de Varzim, Gondomar, Vila do Conde, Vila Nova de Gaia). Zakładano, że linie obsługujące peryferia będą zbiegały się w sposób gwiaździsty i wspólne będą obsługiwały centralny odcinek biegnący pod śródmieściem. Zasadnicza jego część miała przebiegać pod ziemią. Poza centrum, gdzie zabudowa jest rzadsza, linia miała wyjeżdżać na powierzchnię. Ze względu na znaczne różnice pomiędzy najniższymi i najwyższymi wzniesieniami terenu odstąpiono od stworzenia standardowego systemu metra i zdecydowano się na nowoczesny szybki tramwaj z bezwzględnym priorytetem. Taka decyzja zwiększyła wachlarz rozwiązań infrastrukturalnych – umożliwiło to wykonanie fragmentów linii o dużym nachyleniu i zakrętów o większym promieniu.

Ekspresowy rozwój sieci

Pierwszy odcinek sieci metra (pomiędzy stacjami Senhor de Matosinhos a Trindade) został oddany do użytku w 2002 roku, po dziewięciu latach budowy (linia A). Większą część trasy poprowadzono w tunelu uniezależniając ruch tramwajów od ruchu kołowego. W 2004 roku centralny odcinek przedłużono o pięć stacji, do stadionu Estádio do Dragão, w związku z organizacją w tym czasie w Portugalii Mistrzostw w Piłce Nożnej Euro 2004. Przy okazji otwarto stację przy głównym dworcu kolejowym. Rok później oddano do użytku długi odcinek naziemny prowadzący do oddalonej od Porto o 25 km na północ miejscowości Povoa de Varzim (linia B). Również w 2005 roku udostępniono odcinek na

fot. powyżej: Pociąg linii D na moście Dom Luis I

północny wschód od Porto, do miasta Maia (linia C). Linia została poprowadzona po dawnym nasypie kolejowym. Rok później przedłużono ją o kilka stacji do uniwersytetu ISMAI. W planach jest wydłużenie linii o kilkanaście kilometrów do miasta Trofa – obecnie połączenie jest realizowane przez linię autobusową skomunikowaną z rozkładem metra.

Aby zwiększyć zasięg sieci metra w centrum Porto oraz dzielnicach położonych z boku centralnego odcinka, postanowiono wybudować jedną linię biegnącą prostopadle do pozostałych, organizując stację przesiadkową Trindade. Po licznych problemach przy kopaniu kolejnego tunelu pod centrum miasta otwarto linię D łączącą dzielnicę Bairro da Azenha z miastem Vila Nova de Gaia, położonym na drugim brzegu rzeki Duoro. Linię poprowadzono górną częścią dwukondygnacyjnego stalowego mostu Dom Luis I z 1886 roku, który jest wizytówką miasta. Obecnie jest to jedyna linia biegnąca w poprzek centralnego odcinka, w relacji północ – południe.

Od roku 2006 tempo rozwoju sieci w obszarze metropolitarnym Porto nieco spadło. Otwarto 1,5-kilometrowy łącznik portu lotniczego z linią B do Povoa de Varzim (linia E), a w 2011 roku uruchomiono przedłużenie wschodniego odcinka sieci do miejscowości Fanzeres, leżącej w gminie Gondomar (linia F).

Komfort i szybkość przede wszystkim

Obecnie po obszarze metropolitarnym Porto kursuje sześć linii metra, oznaczonych kolejnymi literami alfabetu łacińskiego. Każdą odnogą sieci kursuje inna linia. Wszystkie poza biegnącą prostopadle linią D obsługują wspólnie centralny odcinek Senhora da Hora – Estádio do Dragão o długości 9,4 km. Linie w relacji północ – południe przez większość dnia kursują z częstotliwością około 15-25 minut, a dzięki koordynacji rozkładów jazdy na wspólnym odcinku tramwaj pojawia się na przystanku co kilka minut. W centrum Porto wybudowane zostały dwa odcinki podziemne o łącznej długości 8 km. Pozostała część tras biegnie na powierzchni, jedynie pod większymi skrzyżowaniami wybudowano krótkie tunele. Liczba przejazdów drogowych przez torowisko została ograniczona do minimum, a w miejscach, gdzie nie udało się uniknąć kolizji z infrastrukturą drogową wprowadzono bezwzględny priorytet dla tramwajów. System ten funkcjonuje niezwykle sprawnie – tramwaje nie zatrzymują się nawet na chwilę pomiędzy przystankami, co zapewnia wysoką punktualność. Część kursów najdłuższej linii B jest ekspresowa i pomija mniej ważne stacje, skracając ogólny czas przejazdu.

Do obsługi sieci w latach 2002-2004 kupiono 72 tramwaje Bombardier Eurotram o długości 35 metrów. Jednoprzestrzenne pojazdy mają 80 miejsc siedzących, są w pełni niskopodłogowe i osiągają prędkość do 80 km na godz. Ze względu na układ torowy (brak klasycznych pętli na ostatnich przystankach) wszystkie pojazdy są dwukierunkowe i są wyposażone w drzwi pasażerskie po obu stronach. Na najbardziej obciążonych trasach wagony są zestawiane w składy. W 2009 roku kupiono nowe tramwaje Bombardier Flexity Swift charakteryzujące się większą liczbą miejsc siedzących oraz prędkością maksymalną do 100 km na godz. (pełne zamówienie dotyczy 30 sztuk). Pojazdy wykorzystywane są głównie na liniach B i C, gdzie odległości pomiędzy przystankami są znaczne i tramwaje mogą rozwijać większą prędkość.

W każdym pojeździe są emitowane zapowiedzi głosowe, a na wszystkich przystankach znajdziemy biletomaty i schematy linii. Cała sieć została podzielona na kilkanaście stref, a cena biletu jednorazowego jest uzależniona od liczby przekraczanych stref. Bilety okresowe można kupić na dany odcinek trasy lub na całą sieć. System jest zunifikowany z komunikacją autobusową i pociągami podmiejskimi na określonym odcinku. Dość uciążliwą procedurą jest obowiązek kasowania biletów okresowych przed każdą podróżą (na wszystkich stacjach są umieszczone kasowniki).

Obecna długość linii metra w aglomeracji Porto wynosi 67 km. Czternaście, z ponad 80 stacji, znajduje się pod ziemią. Szacuje się, że w każdej godzinie z sieci metra korzysta dziewięć tysięcy pasażerów. Dynamiczny rozwój sieci w latach 2002-2006 wygenerował olbrzymie koszty (ok. 3,5 mln euro, co stanowi ponad 1 proc. PKB Portugalii), jednak nowoczesne rozwiązania infrastrukturalne, duża dostępność (m.in. liczne parkingi P+R, brak barier dla osób niepełnosprawnych) pozwoliły na znaczne zwiększenie komfortu podróżowania mieszkańców obszaru metropolitalnego Porto.

Tekst i fot.: Dawid Białowąs



Matosinhos - po wybudowaniu metra jedna z ulic została przekształcona w ciąg pieszy

Kolejny krok ku dorosłości

E-hologram – to słowo dla Tosi i Michasia brzmiało tajemniczo. Jednak dzięki plakatom w pojazdach i na przystankach komunikacji miejskiej stawało się czymś rzeczywistszym. Rodzeństwo nie miało własnych Kart Młodego Warszawiaka – po Warszawie przemieszczało się korzystając z biletów jednorazowym. Nie było to jednak przeszkodą do zgłębienia tematu e-hologramów. Dzieci lubiły dowiadywać się nowych rzeczy. Wierzyły, że dzięki nowo zdobytej wiedzy będą samodzielniejsze, a co za tym idzie – dojrzalsze.

Wiedza o e-hologramach przydała się im szybciej, niż się spodziewali. Okazało się, że babcia, która posiada Warszawską Kartę Miejską (WKM) z hologramem Karty Warszawiaka powinna wgrać na kartę e-hologram, który od 1 października 2016 roku zastąpi dotychczasowy hologram papierowy. W przeciwieństwie do Tosi i Michasia babcia nie lubiła zmian i raczej unikała nowinek technicznych. Poprosiła więc wnuki o pomoc.

Michaś nie posiadał się z radości. Od razu zaczął planować z którego biletomatu skorzystają, pamiętając o tym, że wgranie e-hologramu nie jest możliwe w automatach znajdujących się na stacjach II linii metra. Jeszcze tego samego dnia udali się z babcią na najbliższy przystanek autobusowy, gdzie już od dawna stał biletomat. Zadaniem Michasia była obsługa biletomatu, a Tosia miała sprawdzić ile czasu im to zajmie – chcieli pokazać babci, jak proste jest korzystanie z biletomatu, a tym samym namówić ją do tego.

Babcia umieściła WKM w biletomacie, Michaś postępował zgodnie z instrukcją na wyświetlaczu, a Tosia sygnalizowała każde upływające 15 sekund. Wgranie e-hologramu zajęło rodzeństwu niewiele ponad dwie minuty. Babcia wiedziała, że gdyby nie jej dociekliwość i dokładne czytanie wszystkiego po kilka razy Michaś zrobiłby to jeszcze szybciej.

Po udanym wgraniu e-hologramu na kartę babcia zabrała wnuki do pobliskiej cukierni, w której podawali najlepsze i największe (to dla Michasia było ważniejsze) ptysie w okolicy. Rodzeństwo było przeszczęśliwe, że mogli pokazać babci jacy są samodzielni i „dorośli". Babcia natomiast powoli zaczęła nabierać przekonania do biletomatów



i postanowiła, że przy najbliższej okazji doładuje swoją WKM w biletomacie, a nie jak dotychczas w Punkcie Obsługi Pasażerów.

Po powrocie do domu Tosia z Michasiem opowiedzieli rodzicom, jak pomogli babci. Mama była z nich dumna, a tata stwierdził, że może najwyższy czas, aby wyrobić dzieciom ich własne WKM. To była największa nagroda, jaką mogli otrzymać, już sama wizja, że rodzice rozważają taki krok była powodem do świętowania. Rodzeństwo stawało się coraz samodzielniejsze. To był ich kolejny krok ku dorosłości. ■

Tekst: Anna M. Bittel

Znajdź pięć różnic pomiędzy obrazkami





WARTO ZAPAMIĘTAĆ TE ADRESY

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO MIASTA ST. WARSZAWY	**www.ztm.waw.pl**

AUTOBUSY

MIEJSKIE ZAKŁADY AUTOBUSOWE	www.mza.waw.pl
MOBILIS	www.mobilis.pl
ITS MICHALCZEWSKI	www.michalczewski.pl
PKS GRODZISK MAZOWIECKI	www.pksgrodzisk.com.pl

TRAMWAJE

TRAMWAJE WARSZAWSKIE	www.tw.waw.pl

METRO

METRO WARSZAWSKIE	www.metro.waw.pl

KOLEJ

SZYBKA KOLEJ MIEJSKA	www.skm.warszawa.pl
KOLEJE MAZOWIECKIE	www.mazowieckie.com.pl
WARSZAWSKA KOLEJ DOJAZDOWA	www.wkd.com.pl

URZĄD MIASTA ST. WARSZAWY	www.um.warszawa.pl
KLUB MIŁOŚNIKÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ	www.kmkm.waw.pl
HISTORIA KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W WARSZAWIE	www.trasbus.com
FOTOGALERIA TRANSPORTOWA	www.phototrans.pl

@ iztm

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO